

**D**er vorliegende Ultima SC ist ein Ready-to-Run-Modell, kommt also nahezu fahrfertig aus dem ziemlich großen Karton. Neben dem Einlegen der (nicht beiliegenden) Akkus in Modell und Fernsteuerung bleibt als einzige technische Handlung das Einfädeln der Antennenlitze. Selbst die Aufkleber sind schon auf der lackierten Karosserie angebracht. Kyosho hat übrigens die Karosserielöcher mit Kunststoffringen verstärkt, um ein Ausreißen zu verhindern. So attraktiv und bullig diese SC-Karosserien auch aussehen, durch ihre Fläche und ihr Gewicht klappern sie (bei allen Herstellern) im Gelände furchtbar. Also habe ich noch

von der Zubehörindustrie mit unzähligen Karosserievarianten beglückt wird.

Außer dem aufgebauten Auto und der (Pistolen-)Fernsteuerung liegen im Karton noch eine mehrsprachige Bedienungsanleitung, eine Bauanleitung mit Ersatzteilnummern und der übliche kleine Werkzeugsatz bei. Meiner Meinung nach fehlen bei einem RTR-Set ein paar Ersatzsplinte, da diese zu den am ehesten „verbummelten“ Teilen gehören. Der Sender ist ein Perflex KT-6 im 27-MHz-AM-Band. Er hat neben den Trimmöglichkeiten noch Servoreverse für beide Kanäle und eine Dualrate-Funktion für die



**Nach einiger Zeit der Abwesenheit kehrte Kyosho mit dem Ultima RB5 wieder in die 2WD-ORE-Rennszene zurück. Nachdem der Grundstein für ein 2WD-ORE-Fahrzeug gelegt war, wurde im Baukastensystem daraus der Ultima RT5 entwickelt. Die Firma Traxxas hatte mit ihrem Slash einen wahren Boom der sogenannten Short Course Trucks ausgelöst. Nahezu jeder Hersteller entwickelte nun aus seinen OREMON-Modellen einen SC-Truck. Auch bei Kyosho wird die Fahrzeugfamilie jetzt durch den Ultima SC vervollständigt.**

# ULTIMA

# SHORT COURSE

vor der ersten Fahrt Depronplättchen auf die Karosseriehalter und etwas Klettband an den Nervbars (dem seitlicher Karosserieschutz) angebracht. Leider hat Kyosho beim Ultima SC auf die hinteren Schmutzfänger verzichtet, die doch einen gewissen Anteil am Charme dieser Fahrzeugklasse ausmachen. Praktischerweise sind die Karosserieaufnahmen identisch mit denen eines anderen SC-Herstellers, der

Lenkung. Die Anleitung widerspricht sich in den verschiedenen Sprachen über die Funktion der im Sender verbauten LED. Aber leere Batterien (oder Akkus) kündigen sich durch blinken der LED an. Der Fahrtregler hört auf den Namen KA-15L, hat einen Rückwärtsgang, verkräftet bis zu sieben Zellen und besitzt eine LiPo-Ab-schaltung. Er ist schon auf die beiliegende Funke abgestimmt, kann aber mit einem

Setup-Knopf jederzeit neu abgestimmt werden. Auch dazu findet sich eine Erklärung in der beiliegenden Anleitung. Eine direkte Leistungsangabe für den Regler ist leider nicht zu finden. Der verbaute Motor (G20) ist ein 20-Turn-Standardmotor von Kyosho mit Gleitlagern und integriertem Lüfterrad.



# RIVER

## Ultima SC RTR von Kyosho

# RIVER TRUCK

### Technik

Der Aufbau des Ultima SC entspricht dem üblichen Strickmuster für heckgetriebene Offroader. Das ist nicht negativ gemeint, denn bis auf den Wechsel der Motorposition für besonders griffige Strecken (Hallen- oder Teppichrennen) hat sich diese Bauform bestens bewährt. Die Vorder- sowie Hinterachse werden auf separaten Trägern aufgebaut und an das faserverstärkte (Haupt-)Chassis verschraubt.

Die beiden kräftig ausgeführten Querlenker der Vorderachse werden von einem Bulkhead gehalten, der je nach Einbaulage den Nachlaufwinkel vorgibt. Die Befestigung der Stoßdämpfer am vorderen Querlenker ist in drei verschiedenen Löchern möglich. Dieser Lochträger kann in zwei Positionen montiert werden und ist darin auch noch zu verschieben! Die Stoßdämpfer haben Kunststoffgehäuse und sind mit einem Gewinde und einer Einstellmutter zum Einstellen der

Bodenfreiheit versehen. Die Rändelmutter hat keinen eingelegten O-Ring, sodass sich die Einstellung auch schon bei leichten Berührungen ändert. Die Verschlusskappe mit Volumenausgleich ist aus blau eloxiertem Aluminium gefertigt. Die vier Dämpfer sind ausreichend aber leider nicht ganz luftfrei mit 500er- und 350er-Silikonöl befüllt.

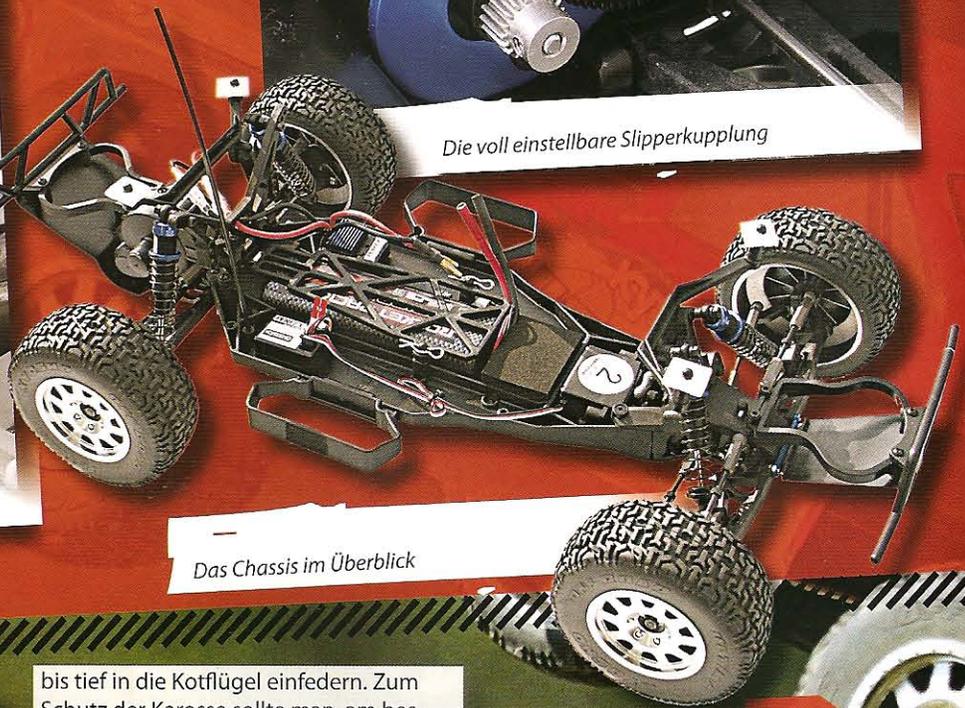
Durch die großen Federwege können, wie bei allen SC-Herstellern, die Räder



Die Öldruckstoßdämpfer verfügen serienmäßig über Rändelschrauben zur FahrhöhenEinstellung



Die voll einstellbare Slipperkupplung



Das Chassis im Überblick

### Einstellwerte

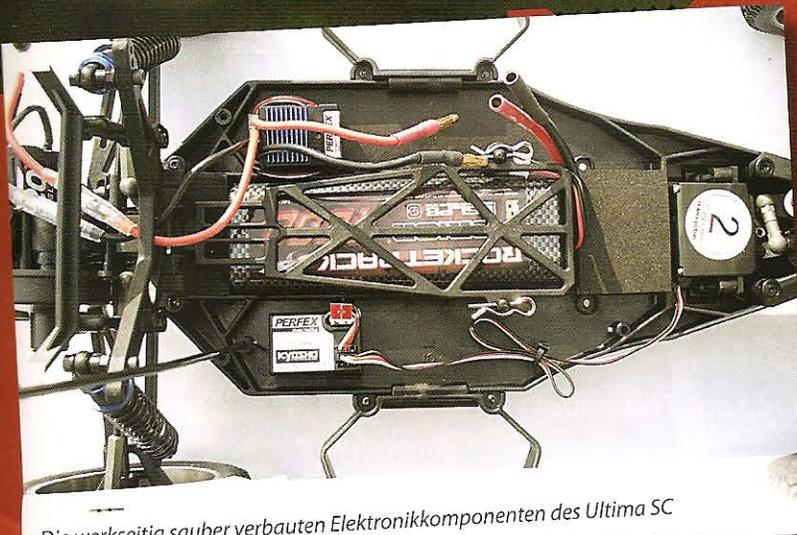
Bodenfreiheit	ca. 36 mm, einstellbar
Gewichtsverteilung VA/HA	38%/62%, abhängig von der Akkulage
Vorderachse	Doppelquerlenker, oberer einstellbar
Vorspur VA	1°, einstellbar (l/r)
Nachlaufwinkel VA	25°/30°, abhängig Bauteillage
Nachlauf VA	23 mm, bei 25°-Bauteil
Spreizung VA	-1°, einstellbar durch Sturzverstellung
Lenkrollradius VA	+ 5 mm
Lenkhebelwinkel VA	45°
Sturz VA	-1°, einstellbar (l/r)
Hinterachse	Doppelquerlenker, oberer einstellbar
Vorspur HA	3° fest durch Bauteil
Sturz HA	-2° einstellbar (l/r)

bis tief in die Kotflügel einfedern. Zum Schutz der Karosse sollte man, am besten noch vor der ersten Fahrt, die Innenkotflügel mit einem haltbaren Klebeband auskleiden. Das Rad wird schließlich über C-Hubs und Achsschenkel geführt. Kyo-sho verwendet vorn einen kugelgelagerten Achsstift, auf dem ein 12-mm-Sechskant versplintet ist. Damit übernimmt man die Felgenform des meistverkauften SC-Trucks und eröffnet dem Käufer auch die unendliche Welt der Zubehörfelgen. Der obere Querlenker ist eine 3-mm-Gewindestange mit Kugelköpfen in Rechts-links-Bauform und einem Sechskant zum schnellen Verstellen. Komplettiert wird die Vorderachse mit einem verstellbaren Servosaver. Leider ist ein Verstellen im verbauten Zustand durch die enge Einbaulage kaum noch durchzuführen. Die Lager im Servosaver sind aus Kunststoff, hier sollte man bei der ersten großen Inspektion einen Wechsel auf Kugellager mit einplanen. Der Bumper, der die Vorderachse schützt, ist (wie auch der hintere) crashabsorbierend und gleichzeitig als „Skidplate“ ausgeführt.

Das Hauptchassis nimmt Lenkservo, Empfänger, Fahrtregler und den mittigen Akku auf. Die Baulänge des Akkuschachts erlaubt den Einsatz von bis zu 8 Zellen NiMH. Die Lage des „Energieriegels“ kann durch Versetzen von Schaumgummiblöcken variiert werden.

Für die Verwendung von sechs Zellen oder abgerundeten LiPos gibt der Akkuhalter durch eine Nase die Einbauposition vor. Für den Einsatz von Hardcase-LiPos ab 5000 mAh muss man die Akkuhalterpins allerdings etwas höher als vorgesehen montieren.

Die Hinterachse mit dem dreistufigen Getriebe wird an das Chassis geschraubt. Es kommen massive Querlenker unten und Rechts-links-Gewindestangen als obere Querlenker zum Einsatz. Die inneren Aufnahmen der Achsstifte sitzen in (wechselbaren) Lagerbuchsen, die äußeren werden mit zwei Stopmmuttern gesichert. In den hinteren Radträgern sind Kugellager in Standardgröße verbaut. Bei einem so großen 1:10er hätte ich mir größere und damit haltbarere Kugellager als 5 x 10 mm gewünscht. Der Antrieb bietet keine Überraschungen. Das Motorritzel treibt ein 48-dp-Zahnrad mit integrierter (Doppel-)Slipperkupplung an. Das werkseitig eingestellte Ritzelspiel war deutlich zu groß, aber das ist schnell zu beheben. Die Zahnradsätze im geschlossenen und kugelgelagerten Getriebegehäuse geben ihre Kraft an ein Kegelraddifferential ab. Dieses Diff hat ein geschlossenes Gehäuse und kann somit mit Fett oder verschiedenen Ölen befüllt werden. Die leichte und gleichmäßige Sperrwirkung



Die werkseitig sauber verbauten Elektronikkomponenten des Ultima SC



Die hinteren Radträger



Die Karosserielöcher sind mit Kunststoff-scheiben verstärkt

aus dem Karton heraus scheint mir aber sehr passend zu sein. Die Kraftübertragung zu den Rädern erfolgt durch Knochen. Diese sitzen durch kleine Schaumstoffblöcke recht straff in den Antrieben. Die Räder selber entsprechen dem Standard für alle SC-Trucks der zweiten Generation. Die Felgen haben nach außen hin einen Durchmesser von 2,2", zeigen aber innen ihre wahre Größe von 3,0". Dadurch wird eine realistische Optik mit einem akzeptablen Walkverhalten kombiniert. Diese Bauform ist inzwischen für die SC-Trucks auch so reglementiert worden. Die Reifen sollen laut Werbetext, wie bei jedem SC-Hersteller, einem originalen SC-Profil nachempfunden sein. Da wir bisher im Verein noch jeden SC später mit weichen Zubehörreifen ausgerüstet haben, sollten aber die Hersteller lieber traktionsfördernde statt realistische Profile beilegen. Die Reifenhärte ist ein guter Kompromiss zwischen Geländeeinsatz und Parkplatzfahren.

Bei dem vorliegenden Testmodell waren die Reifen auf der Innenseite perfekt verklebt, hatten aber dafür auf der (sichtbaren) Außenseite deutliche Klebelücken. Ohne Nachkleben wäre bereits beim ersten Akku Schluss gewesen. Beim

Vermessen des Fahrzeugs kam ich dann als Rennfahrer ins Stutzen. Dass das Auto zu leicht ist, kann man ja mit der Akkugröße und/oder etwas Gewicht anpassen. Aber dass ein neu konstruiertes Auto 30 mm zu kurz für das (seit einem Jahr bekannte) ROAR-Reglement ist, wundert mich dann doch. Hier wird man für den Wettbewerbseinsatz längere Zubehör-Bumper brauchen.

### Praxis

Da das Fahrzeug von einem Bürstenmotor mit Gleitlagern angetrieben wird, gab es vor dem Fahrtstest noch zwei Tröpfchen Öl in die Lager und einen kurzen Einlaufvorgang im eingebauten Zustand. Wie fast immer, wenn ein neues Modell auf seine erste Ausfahrt wartet, spielt das Wetter nicht mit. Aber schließlich passten Terminkalender und Wetter zusammen und der Ultima SC konnte auf der (Lehm-)Strecke des MSC Karlsfeld seine Runden drehen. Hier mangelte es auch nicht an Gegnern.

Positiv überrascht war ich von dem Motor, der trotz seiner einfachen Bauart auf jeden Fall nicht langweilig war. Bis auf den größten Table-Sprung konnten alle

### Technische Daten

Maßstab	1:10
Klasse	ORESC 2WD
Länge	531 mm
Breite	294 mm
Höhe (Fahrzustand) ca.	200 mm
Radstand	331 mm, +2/-4 mm einstellbar
Spurweite	250 mm
Gewicht Testfahrzeug fahrfertig	1911 g
Karosserie	Typ Short Course Truck
Reifendurchmesser	109 mm, Typ SC 2,2"/3,0"
Reifenbreite	44 mm
Bodenfreiheit	ca. 36 mm, einstellbar
Chassis	Kunststoffwannen chassis, faserverstärkt
Getriebe	Primär mit Wechsel- zahnradern 48 dp Sekundär im Getriebegehäuse Slipperkupplung, einstellbar Kegeldiffe- renzial, Ölbefüllung möglich

Hügel von der Länge her übersprungen werden. Natürlich erst nachdem (wie bei allen SC-Herstellern ...) das Heck der Karosserie ausreichend durchlöchert wurde. Durch die sehr große Innenfläche der SC-Karossen wirken sie in der Luft bei erhobener Front wie ein Bremsfallschirm. Damit erübrigen sich alle Versuche, das Fahrzeug in der Luft auf die Landung auszuwinkeln. Nachdem der Karosserielocher seine Arbeit getan hatte, ging es deutlich kontrollierter weiter. Der Drehzahlsteller lässt auch ohne Last ein sauberes Bremsen zu, ohne gleich in den Rückwärtsgang zu schalten. Wenn man jetzt mit wenig „Gas“ abspringt und im Sprung leicht bremsst, kann man problemlos eine „Vierradlandung“ einleiten.

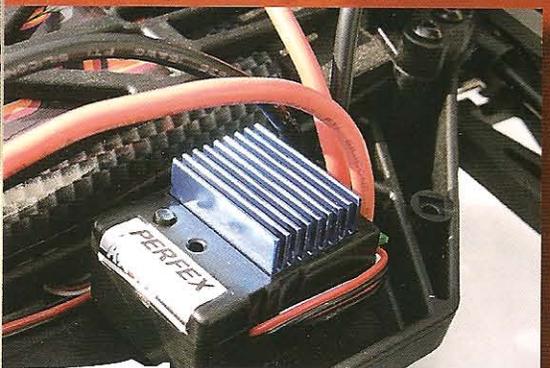
Die allgemeine Fahrwerksabstimmung ist sehr weich und eher für unbefestigte Untergründe wie Rasen oder feinen Schotter gedacht. Auf einer Rennstrecke sind die Karosseriebewegungen für schnelle Rundenzeiten jedoch zu stark. Die Traktion



Die Vorderachse des Ultima SC



Die Querlenkerbefestigungen können durch Verschieben fein eingestellt werden



Die RTR-Version des Ultima SC wird mit einem Kyosho-Perfex KA-15L-Fahrtregler ausgeliefert

### Ausrüstung des Testmodells

Fernsteuerung	Kyosho Perfex KT6, 27 MHz AM
Servo	Kyosho Perfex
Empfänger	Kyosho Perfex KR-6, 27 MHz AM
Fahrtregler	Kyosho Perfex KA-15L
Motor	Kyosho G20 mit Lüfterrad
Akku	Orion Rocket 4000 LiPo
Vertrieb	Kyosho, <a href="http://www.kyosho.de">www.kyosho.de</a>
UVP	269,- Euro

mit den Baukastenreifen ist beim Beschleunigen besser, als ich erwartet hatte. In schnellen Wechselkurven aber untersteuert der Ultima SC stark, was neben den Reifen aber teilweise auch am Servo bzw. Servosaver liegt.

Nettes Detail am Rande: Durch ihre Profilform kündigen die Reifen auf festem Lehm akustisch sehr deutlich ihre Haftgrenze an. Allein wegen dieser tollen Geräuschkulisse probiert man andauernd, im Drift zu fahren. Mit dem von Kyosho zur Verfügung gestellten Orion 4000er-LiPo waren Fahrzeiten von über 20 min möglich, und dies ohne jegliche

Übertemperatur an den verschiedenen Bauteilen.

Wenn man auf einer Rennstrecke mit einem neuen Fahrzeug auftaucht, gibt es natürlich sofort Anfragen nach einer Probefahrt. Auch dieses Modell ging wieder durch sehr viele neugierige Hände, bis dann bei einem Offroad-Neuling das unbeliebte Geräusch zu hören war, welches ein sofortiges Testende andeutet. Eine Achswelle war auf Höhe des Mitnehmer-Splints gebrochen. Leider erwies sich die Ersatzteilbeschaffung schwieriger als erwartet (oder erhofft ...), sodass letztendlich ein älterer Kyosho-Tourenwagen „geopfert“ wurde. Bei der anschließenden Reparatur bot sich gleich der Umbau auf ein strafferes Setup an.

Schließlich soll der Ultima SC in der nächsten Zeit bei SC-Rennen mitfahren. Nach vielen gefahrenen Akkus gewann der Ultima SC immer mehr neue Freunde bei den Fahrern. Obwohl alle anderen SCs mit 13,5T-Brushlessantrieben gefahren wurden, war im Infield der Strecke kein Leistungsmangel festzustellen. ■

### Fazit

Der Ultima SC hinterlässt einen guten Eindruck. Bei den meisten „Problemchen“ habe ich ja auch gleich darauf hingewiesen, dass diese alle SC-Trucks von allen Herstellern betreffen. Bis auf den schnell eingetretenen Defekt waren eigentlich nur die ständig mit Ölnebel überzogenen Dämpfer ein Ärgernis. Der Ultima SC steht leistungsmäßig in einer Liga mit den bisherigen „Platzhirschen“. Da die meisten Tuningteile des Kyosho-RB5 bzw. -RT5 passen, wird der Ultima SC auch in der aufkommenden SC-Rennszene seinen Platz finden. Für die anstehenden SC-Rennen scharrt er jedenfalls schon mit den Reifen.



Im Rennbetrieb neigen Short Course Trucks aufgrund der großen Karosseriefächen im Heckbereich bei Sprüngen zum Kippen nach vorne. Luft sammelt sich während dem Sprung unter der Karosserie und hebt das Heck an, sodass das Modell dazu neigt, mit den Vorderrädern voran zu landen. Eine saubere Vierpunkt-Landung wird so eher schwer. Abhilfe schafft hier der gute alte Karosseriebohrer. Mit diesem kann man mehrere Löcher in die „Ladefläche“ des Pick-Ups bohren und so für einen gewissen Luftdurchfluss sorgen, damit das Modell über Sprünge sauber angestellt werden kann. Wem die puren Löcher in der Karosserie nicht gefallen, der kann auch etwas Fliegengitter einkleben, um die Optik zu verbessern. Aber Vorsicht, man sollte nicht zu viele Löcher in die Karosserie machen, um nicht zu viel Stabilität zu verlieren. Diese Maßnahme schaut im Fahrbetrieb nicht nur schöner aus, es verbessert auch deutlich die Rundenzeiten.